

















# Per Campagna

## ABBONAMENTI STRAORDINARI

In quest'epoca dell'anno molti dei nostri lettori si recano in campagna. Molti di essi ci hanno espresso il desiderio di poter avere ogni giorno LA STAMPA, durante la loro assenza dalla città, anche se essa non deve durare che pochi giorni. Allo scopo di esaudire questo legittimo desiderio dei nostri amici, abbiamo da oggi aperto un ABBONAMENTO STRAORDINARIO, il quale può decorrere da qualsiasi giorno e può avere qualsiasi durata.

Tale associazione costa in ragione di cinque centesimi al giorno.

Diamo l'elenco dei prezzi d'abbonamento (senza doni):

**Dal 1° AGOSTO al 31 DICEMBRE 1936 L. 6.90**

1 mese	Lire 1,50
2 mesi	" 3 -
3 " "	" 4,25
6 " "	" 8,25
1 anno	" 16,50

N.B. — Per cambiamenti d'indirizzo inviare sempre la fascetta applicata sul giornale o trascrivere completamente quanto in essa è stampato.

### IL PROBLEMA DELLA NAVIGAZIONE INTERNA.

## Dal Mediterraneo alla Valle del Po.

Il problema della navigazione interna — la cui soluzione deve essere diretta a integrare la funzione ferroviaria nei riguardi degli scambi commerciali — è ormai diventato uno dei più urgenti per nostro Paese. Una volta avremo noi, italiani, alla testa delle Nazioni per ciò che riguarda la navigazione fluviale, e dall'Italia partiranno, come gnomi inventori, i nostri ingegneri idraulici; oggi abbiamo molto da imparare dalle altre Nazioni, e specialmente dalla Germania.

### I progetti più antichi.

Se ne sono le notizie rinvenute intorno ai vecchi studi sopra un canale navigabile dal Mediterraneo al Po, essendo andati dispersi i progetti del Chabrol, dei Micheliotti, del Carboni.

### Il progetto Capucolo.

Di questo progetto, nato anni più tardi (1853), si hanno dati maggiori, ed è quindi possibile parlarne più ampiamente.

### Il progetto Capucolo.

Il progetto Capucolo parte dall'idea di stabilire a Torino un porto fluviale di prim'ordine. La navigazione potrebbe da Torino continuare internamente al Po per Moncalieri, Casale, sino a Caviglioglio, per dirigersi poi per Cavallermaggiore e Riva, onde cercare il punto più conveniente al passaggio della Stura e trasportarsi quindi nella Valle del Tanaro, per svilupparsi in questa sino al punto culminante da cui discendere verso il Mediterraneo.

Questa è la prima idea che si presenta, già avanzata dal Micheliotti. Ma il Capucolo è elaborata e perfezionata ulteriormente, cambia i due valichi della Valle del Tanaro al Mediterraneo per i colli di San Bernardo e di Nava, già studiati dal Micheliotti, ed opta per quello di San Bernardo, abbassando la quota del canale fino a 610 metri sul livello del mare mediante una galleria orizzontale di 4 chilometri, svolgendo poi il canale verso il mare lungo la Nava fino ad Albenga.

### Critici attuali.

Oggidi, volendo riprendere lo studio dell'argomento, bisogna risolvere il dilemma: se il canale debba avere per obiettivo Alessandria o Torino. Sembra indubitabile — per ragioni tecniche ed economiche evidenti — che l'obiettivo dovrebbe essere Torino.

Il tracciato dal Mediterraneo ad Alessandria potrebbe reclamare la prefettura su Torino solo quando fosse dimostrato che ne deriverebbe grande economia nei trasporti per Milano. Ora questo vantaggio non esiste.

Al fine di collegare Milano al mare più vantaggiosamente si dovrebbe la linea del Po per Cavallermaggiore e Venezia, qualunque sia il tracciato del canale da costruirsi per collegare Milano al Po.

Circa l'altro quesito: e da quale punto della costa debba prendere origine il canale a da osservare che tutti i progetti antichi, quello Capucolo compreso, non si preoccupano della questione, tanto che alcuni di essi facevano sboccare il canale addirittura in punti privi di porto. Il progetto di Chabrol poneva benedici capolinea verso il mare Savona, una quello Micheliotti Albenga, ed il primo Carboni Voltri, paesi privi entrambi di porto; e se il secondo progetto Carboni metteva il capo-

linea marittima a Genova, il più recente o perfezionato di Capucolo lo colloca nuovamente ad Albenga.

I critici moderni con cui si dovrebbe procedere all'importante impresa vogliono che il canale faccia capo ad un porto già in esercizio e suscettivo di ulteriore sviluppo. Albenga e Voltri, a cui fanno capo le valli della Nava e del Goro, essendo prive — come si disse — di opere portuali, sono senz'altro da escludere; la scelta si riduce fra Genova e Savona, con facile preferenza per quest'ultima città in riguardo alla sua ubicazione topografica rispetto al tracciato di un canale diretto a Torino.

### Il nuovo tracciato.

Finanzi adunque a Savona e Torino i due capolinea del canale navigabile, basta gettare l'occhio sopra una carta topografica per comprendere che l'ipotesi del tracciato da adottarsi si limita al valico appenninico, potendosi ritenere come obbligato in linea di massima il tracciato — già proposto da Chabrol — da Savona a Cadibona, lungo i torrenti Letimbro e La Vastosa; il tracciato Micheliotti-Capucolo, da Cava per Lequio a Mondovì e Fossano, indi il tracciato Capucolo da Fossano fino a Torino.

Per evitare il triplice dispendio che si incontrerebbe quando si volesse stabilire un tracciato parallelo alla ferrovia Torino-Savona, occorrerebbe portare lo stagno culminante del canale sopra Millesimo, a quota maggiore di quella della galleria ferroviaria di 200 (380 metri a l. m.), e del Bosio (615 m. l. m.). Un passaggio che parrebbe adatto a prima Acquafredda, in riva alla Bormida di Millesimo, a quota di circa 540 m. a l. m., ora sembra che si potrebbe collocare tanto lo stagno culminante del canale, quanto il bacino per trattamento delle acque di alimentazione del canale stesso. Ma di fronte alla considerazione del tempo, del personale, delle spese che richiederebbe un accertamento locale di questo punto della questione, il relatore non ha creduto di poter disporre della relativa operazione topografica prima che sia stata, da chi spetta, riconosciuta l'opportunità, e fornito o già meno necessario.

### Il traffico del canale.

Un canale navigabile Savona-Torino, data la bassissima tariffa dei trasporti per via di acqua, dovrebbe avere un grandissimo traffico. Per una prima valutazione di massima del traffico, si possono trarre utili elementi dalla relazione della Commissione, presieduta dal senatore Adamoli, e sul problema ferroviario e sul porto di Genova. Si può calcolare che delle 993 mila tonnellate sbarcate a Savona (1903), 500.000 piglierebbero sicuramente la via del canale.

Al canale competerebbe inoltre il traffico proveniente da Genova e svolgente sulla Asti-Torino, nonché quello svolgente sulla Valenza-Casale-Chivasso.

La navigazione interna assorbirà un'altra gran parte del traffico ferroviario della Mortara-Novara, e della stessa Valenza-Mortara se la linea avrà uno scalo a Valenza. Il che fa complessivamente il 28 0/0 delle merci caricate alle stazioni di Genova che passerebbe al traffico del canale.

Ora, poiché nel 1902 le merci spedite per ferrovia da Genova ammontarono a 3,456,428 tonnellate, 726 mila sarebbero spediti al canale, alle quali aggiungendo le 500.000 che abbiamo visto essere di competenza a Savona, si ha un totale di 1,226.000 tonnellate di traffico ascendente del Mediterraneo verso Torino, ripartendosi ai dati del 1902.

Quanto agli arrivi a Genova, sappiamo dalla relazione Adamoli che essi rappresentavano il 20 0/0 delle partenze: estendendo tale proporzione alla stazione di Savona, abbiamo per movimento discendente altre 245 mila tonnellate, e così complessivamente 1,471.000 tonnellate per traffico nei due sensi, sempre sulla base dei dati del 1902.

A questi dati bisogna aggiungere un aumento normale del traffico, calcolato dal senatore Adamoli nella cifra del 4 0/0 per anno, il che darebbe per il 1914 un traffico complessivo di 1,577,376 tonnellate, e di 1,614,480 in un solo senso.

### Marzina del canale.

Quale sarà la potenzialità vettoria del canale, dato che si provvederà al movimento con barche di 600 tonnellate? Ogni barca potrà portare in media 420 tonnellate. Per compiere quindi il trasporto annuo di 1,614,480 tonnellate in un solo senso occorreranno annualmente 4320 viaggi di

barca. Supponendo, con il Thiel, l'Hermann e il Primmann, che si viaggi 270 giorni all'anno, con ogni giorno dovrebbero partire da Savona, verso Torino, 16 barche. Poiché il tempo medio per oltrepassare la conca sia di 25 minuti, o che ogni delle barche possano navigare a 30 minuti di distanza, la durata giornaliera della navigazione basterebbe che fosse di 6 ore e 40 minuti. Per un totale di 16 barche, il traffico si ha quindi una larghezza sul numero delle navi di esercito giornaliera. Dato che si navighi, invece di 6,40 ore, 14 ore al giorno, il traffico potrebbe ascendere a 3.000.000 tonnellate, o qualora fosse organizzato anche il servizio notturno, si potrebbero trasportare annualmente in un solo senso oltre a 5.500.000 tonnellate annue.

La durata del viaggio si può calcolare in massima come sopra. Ammesso per lo stagno culminante la quota di 540 metri a l. m., e per Torino la quota di 210 metri, si avrà da superare un dislivello di 540 metri fra il mare ed il culmine, o di 350 fra il culmine e Torino. Il consumo della conca dal medio salto

di 7 metri sarà quindi di 124: il tempo necessario per superarla di 51 ore. La distanza di 150 Km., in ragione di Km. 3 all'ora, sarà percorsa in 50 ore. Complessivamente occorrono quindi 102 ore, cioè 7 giorni di navigazione continua.

**Costo dell'impresa.**  
Solo in linea di approssimazione, e fondandosi sul preventivo del Capucolo per un canale, sul preventivo dal canale da Mariglià al Rodano, sul preventivo della conca per il canale di Masur, si può avere un'idea di massima sulla spesa occorrente.

Questa spesa risulterebbe di L. 67.400.000 per il canale, dei quali 18 milioni per i 6 Km. di tratto coperto, e di L. 67.000.000 per la conca, cioè una spesa complessiva di 164 milioni.

Questa cifra è certo errata per eccesso, perché è basata sull'ipotesi che lungo il canale, Mariglià-Rodano non ci siano dighe, mentre anche lì si ha da vincere un dislivello. Si può quindi senza tema d'errore dire che la spesa definitiva si aggirerà intorno ai 150 milioni.

## BORSE, MERCATI E COMMERCIO

### Borsa di Torino.

#### Prezzi nominali 31 luglio.

#### Debiti redimibili.

Debiti redimibili	Debiti nominali
100 lire (1900-1905) 100	100 lire (1900-1905) 100
100 lire (1905-1910) 100	100 lire (1905-1910) 100
100 lire (1910-1915) 100	100 lire (1910-1915) 100
100 lire (1915-1920) 100	100 lire (1915-1920) 100
100 lire (1920-1925) 100	100 lire (1920-1925) 100
100 lire (1925-1930) 100	100 lire (1925-1930) 100
100 lire (1930-1935) 100	100 lire (1930-1935) 100
100 lire (1935-1940) 100	100 lire (1935-1940) 100
100 lire (1940-1945) 100	100 lire (1940-1945) 100
100 lire (1945-1950) 100	100 lire (1945-1950) 100
100 lire (1950-1955) 100	100 lire (1950-1955) 100
100 lire (1955-1960) 100	100 lire (1955-1960) 100
100 lire (1960-1965) 100	100 lire (1960-1965) 100
100 lire (1965-1970) 100	100 lire (1965-1970) 100
100 lire (1970-1975) 100	100 lire (1970-1975) 100
100 lire (1975-1980) 100	100 lire (1975-1980) 100
100 lire (1980-1985) 100	100 lire (1980-1985) 100
100 lire (1985-1990) 100	100 lire (1985-1990) 100
100 lire (1990-1995) 100	100 lire (1990-1995) 100
100 lire (1995-2000) 100	100 lire (1995-2000) 100
100 lire (2000-2005) 100	100 lire (2000-2005) 100
100 lire (2005-2010) 100	100 lire (2005-2010) 100
100 lire (2010-2015) 100	100 lire (2010-2015) 100
100 lire (2015-2020) 100	100 lire (2015-2020) 100
100 lire (2020-2025) 100	100 lire (2020-2025) 100
100 lire (2025-2030) 100	100 lire (2025-2030) 100
100 lire (2030-2035) 100	100 lire (2030-2035) 100
100 lire (2035-2040) 100	100 lire (2035-2040) 100
100 lire (2040-2045) 100	100 lire (2040-2045) 100
100 lire (2045-2050) 100	100 lire (2045-2050) 100
100 lire (2050-2055) 100	100 lire (2050-2055) 100
100 lire (2055-2060) 100	100 lire (2055-2060) 100
100 lire (2060-2065) 100	100 lire (2060-2065) 100
100 lire (2065-2070) 100	100 lire (2065-2070) 100
100 lire (2070-2075) 100	100 lire (2070-2075) 100
100 lire (2075-2080) 100	100 lire (2075-2080) 100
100 lire (2080-2085) 100	100 lire (2080-2085) 100
100 lire (2085-2090) 100	100 lire (2085-2090) 100
100 lire (2090-2095) 100	100 lire (2090-2095) 100
100 lire (2095-2100) 100	100 lire (2095-2100) 100
100 lire (2100-2105) 100	100 lire (2100-2105) 100
100 lire (2105-2110) 100	100 lire (2105-2110) 100
100 lire (2110-2115) 100	100 lire (2110-2115) 100
100 lire (2115-2120) 100	100 lire (2115-2120) 100
100 lire (2120-2125) 100	100 lire (2120-2125) 100
100 lire (2125-2130) 100	100 lire (2125-2130) 100
100 lire (2130-2135) 100	100 lire (2130-2135) 100
100 lire (2135-2140) 100	100 lire (2135-2140) 100
100 lire (2140-2145) 100	100 lire (2140-2145) 100
100 lire (2145-2150) 100	100 lire (2145-2150) 100
100 lire (2150-2155) 100	100 lire (2150-2155) 100
100 lire (2155-2160) 100	100 lire (2155-2160) 100
100 lire (2160-2165) 100	100 lire (2160-2165) 100
100 lire (2165-2170) 100	100 lire (2165-2170) 100
100 lire (2170-2175) 100	100 lire (2170-2175) 100
100 lire (2175-2180) 100	100 lire (2175-2180) 100
100 lire (2180-2185) 100	100 lire (2180-2185) 100
100 lire (2185-2190) 100	100 lire (2185-2190) 100
100 lire (2190-2195) 100	100 lire (2190-2195) 100
100 lire (2195-2200) 100	100 lire (2195-2200) 100
100 lire (2200-2205) 100	100 lire (2200-2205) 100
100 lire (2205-2210) 100	100 lire (2205-2210) 100
100 lire (2210-2215) 100	100 lire (2210-2215) 100
100 lire (2215-2220) 100	100 lire (2215-2220) 100
100 lire (2220-2225) 100	100 lire (2220-2225) 100
100 lire (2225-2230) 100	100 lire (2225-2230) 100
100 lire (2230-2235) 100	100 lire (2230-2235) 100
100 lire (2235-2240) 100	100 lire (2235-2240) 100
100 lire (2240-2245) 100	100 lire (2240-2245) 100
100 lire (2245-2250) 100	100 lire (2245-2250) 100
100 lire (2250-2255) 100	100 lire (2250-2255) 100
100 lire (2255-2260) 100	100 lire (2255-2260) 100
100 lire (2260-2265) 100	100 lire (2260-2265) 100
100 lire (2265-2270) 100	100 lire (2265-2270) 100
100 lire (2270-2275) 100	100 lire (2270-2275) 100
100 lire (2275-2280) 100	100 lire (2275-2280) 100
100 lire (2280-2285) 100	100 lire (2280-2285) 100
100 lire (2285-2290) 100	100 lire (2285-2290) 100
100 lire (2290-2295) 100	100 lire (2290-2295) 100
100 lire (2295-2300) 100	100 lire (2295-2300) 100
100 lire (2300-2305) 100	100 lire (2300-2305) 100
100 lire (2305-2310) 100	100 lire (2305-2310) 100
100 lire (2310-2315) 100	100 lire (2310-2315) 100
100 lire (2315-2320) 100	100 lire (2315-2320) 100
100 lire (2320-2325) 100	100 lire (2320-2325) 100
100 lire (2325-2330) 100	100 lire (2325-2330) 100
100 lire (2330-2335) 100	100 lire (2330-2335) 100
100 lire (2335-2340) 100	100 lire (2335-2340) 100
100 lire (2340-2345) 100	100 lire (2340-2345) 100
100 lire (2345-2350) 100	100 lire (2345-2350) 100
100 lire (2350-2355) 100	100 lire (2350-2355) 100
100 lire (2355-2360) 100	100 lire (2355-2360) 100
100 lire (2360-2365) 100	100 lire (2360-2365) 100
100 lire (2365-2370) 100	100 lire (2365-2370) 100
100 lire (2370-2375) 100	100 lire (2370-2375) 100
100 lire (2375-2380) 100	100 lire (2375-2380) 100
100 lire (2380-2385) 100	100 lire (2380-2385) 100
100 lire (2385-2390) 100	100 lire (2385-2390) 100
100 lire (2390-2395) 100	100 lire (2390-2395) 100
100 lire (2395-2400) 100	100 lire (2395-2400) 100
100 lire (2400-2405) 100	100 lire (2400-2405) 100
100 lire (2405-2410) 100	100 lire (2405-2410) 100
100 lire (2410-2415) 100	100 lire (2410-2415) 100
100 lire (2415-2420) 100	100 lire (2415-2420) 100
100 lire (2420-2425) 100	100 lire (2420-2425) 100
100 lire (2425-2430) 100	100 lire (2425-2430) 100
100 lire (2430-2435) 100	100 lire (2430-2435) 100
100 lire (2435-2440) 100	100 lire (2435-2440) 100
100 lire (2440-2445) 100	100 lire (2440-2445) 100
100 lire (2445-2450) 100	100 lire (2445-2450) 100
100 lire (2450-2455) 100	100 lire (2450-2455) 100
100 lire (2455-2460) 100	100 lire (2455-2460) 100
100 lire (2460-2465) 100	100 lire (2460-2465) 100
100 lire (2465-2470) 100	100 lire (2465-2470) 100
100 lire (2470-2475) 100	100 lire (2470-2475) 100
100 lire (2475-2480) 100	100 lire (2475-2480) 100
100 lire (2480-2485) 100	100 lire (2480-2485) 100
100 lire (2485-2490) 100	100 lire (2485-2490) 100
100 lire (2490-2495) 100	100 lire (2490-2495) 100
100 lire (2495-2500) 100	100 lire (2495-2500) 100
100 lire (2500-2505) 100	100 lire (2500-2505) 100
100 lire (2505-2510) 100	100 lire (2505-2510) 100
100 lire (2510-2515) 100	100 lire (2510-2515) 100
100 lire (2515-2520) 100	100 lire (2515-2520) 100
100 lire (2520-2525) 100	100 lire (2520-2525) 100
100 lire (2525-2530) 100	100 lire (2525-2530) 100
100 lire (2530-2535) 100	100 lire (2530-2535) 100
100 lire (2535-2540) 100	100 lire (2535-2540) 100
100 lire (2540-2545) 100	100 lire (2540-2545) 100
100 lire (2545-2550) 100	100 lire (2545-2550) 100
100 lire (2550-2555) 100	100 lire (2550-2555) 100
100 lire (2555-2560) 100	100 lire (2555-2560) 100
100 lire (2560-2565) 100	100 lire (2560-2565) 100
100 lire (2565-2570) 100	100 lire (2565-2570) 100
100 lire (2570-2575) 100	100 lire (2570-2575) 100
100 lire (2575-2580) 100	100 lire (2575-2580) 100
100 lire (2580-2585) 100	100 lire (2580-2585) 100
100 lire (2585-2590) 100	100 lire (2585-2590) 100
100 lire (2590-2595) 100	100 lire (2590-2595) 100
100 lire (2595-2600) 100	100 lire (2595-2600) 100
100 lire (2600-2605) 100	100 lire (2600-2605) 100
100 lire (2605-2610) 100	100 lire (2605-2610) 100
100 lire (2610-2615) 100	100 lire (2610-2615) 100
100 lire (2615-2620) 100	100 lire (2615-2620) 100



